

「八ヶ岳南麓を横断する高速道路はいらない！ 国道 141 号線の改良・改修を！」

## 中部横断自動車道八ヶ岳南麓 新ルート沿線住民の会ニュース



No. 7 1 2024 年 4 月 10 日発行

# 八ヶ岳を横断するルート案の撤回を求めます！

国交省が八ヶ岳南麓に高速道路の建設予定地として3キロ幅ルート帯を示したのは2010年のことです。高速道路建設により八ヶ岳南麓の自然と景観、生活環境に甚大な影響をもたらすことが予想され、これに対して当然のことながら地元住民や別荘所有者等から猛烈な反対が巻き起こりました。国交省が行った住民等へのアンケートでは、八ヶ岳南麓での高速道路建設には住民、別荘所有者等の過半数を超える反対があることが明らかとなっており、北杜市が実施したパブリックコメントでも約8割の建設反対の意見が寄せられました。八ヶ岳南麓の大多数の住民等は、この地域での高速道路建設を望んで

いないのです。

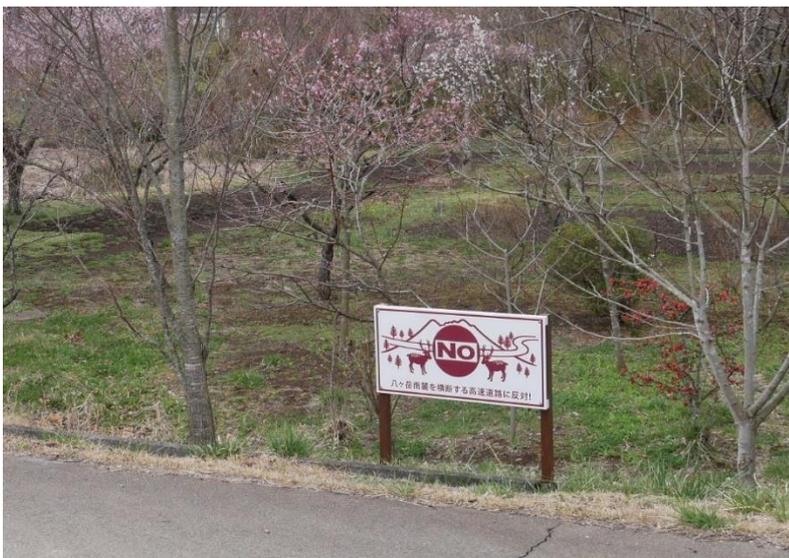
国交省が作成し山梨県に送付した中部横断自動車道の詳細ルート案をそのまま踏襲して山梨県が発表した都市計画原案は、それ故この地域の多くの住民、別荘や二地域居住者等の意向に反するものであり、また地域の実態に基づくものではなく到底認められるものではありません。

### 住民等を無視して建設計画を強行する 国交省・山梨県の対応は問題

中部横断自動車道の環境影響評価は、高速道路を建設した場合に自然や景観、生活環境にど

のような影響を及ぼすものかを明らかにし環境の保全を目的として行われるものです。方法書で示されたその調査方法は多岐にわたり、方法書にはそれまでにない481件の意見が寄せられました。しかし山梨県はそれら殆どを無視し、「都市計画決定権者の見解」として自分たちが当初発表したやり方で国交省へ丸投げして環境影響評価の現地調査を強行した事実があります。住民の意見をまともに聞こうとしない国交省・山梨県には強い憤りを禁じえません。

山梨県にいたっては、国交省が作成した詳細ルート案をそのまま書き写



建設ルート関係地域に看板を設置

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会運営委員会  
 <連絡先> 佐々木郁子 0551-47-6260 (山梨県北杜市)  
 郵便振替 八ヶ岳新ルート住民の会 00220-7-50803  
 ホームページ <https://chubuoudando.sakura.ne.jp>

して住民等に公表しているだけにすぎないのに、「配慮すべきポイント」を避けたとして発表した今回の詳細ルート案を「複数ルートを検討した最良のルート案だ」とまで言っているのは驚きです。国交省ですら、詳細ルート案は原案であり今後環境影響評価の結果を踏まえた評価で変更の可能性があるかと公言しています。にもかかわらず、住民の意見などは一切聞こうとせずに無視して、建設計画を進めようとする山梨県の対応は重大な誤りです。

## 山積みの問題の解決なくして高速道路建設計画の強行は認められない

2010年に開始された中部横断自動車道の計画段階評価の手続きに重大な瑕疵があることはこれまで何度となく指摘し、国交省に対して建設計画の見直しを要請してきました。アンケートでの用紙の配布方法や集計の問題、1キロ幅新ルート帯がそれまでの3キロ幅ルート帯の外側に

に設定したにもかかわらず3キロ幅ルート帯を絞ったもので内側に位置すると虚偽説明を行い、1キロ幅ルート帯の住民等に複数案の比較検討の機会を与えなかったこと、そのためにルート帯関係図の改ざんまでも行ったこと、住民団体に1キロ幅新ルート帯は「八ヶ岳南麓を通らない」と虚偽説明を行いたまして反対運動の鎮静化を図ろうとしたことなど、その他多くの問題点がいまだに未解決のままなのです。

これらの問題を積み残したまま建設計画を強行することは、公共事業としての公正性、透明性を著しく欠き、あってはならないことです。

そういう意味で、中部横断自動車道（長坂～八千穂）の山梨県側の建設計画では公共事業の在り方がその根本から問われており、八ヶ岳南麓を横断する高速道路の建設計画は早急に見直す必要があるのです。国交省には八ヶ岳南麓を横断する高速道路の建設計画を早急に見直すことを求めます。

「八ヶ岳南麓を横断する高速道路に反対」

## 立て看板を設置！

沿線住民の会では、国交省・山梨県の中部横断自動車道の詳細ルート案の発表をうけ、これに抗議するため新たに立て看板を作成し、ルート沿線数か所に設置しました。今後も設置箇所を増やしていく予定です。

看板は縦45cm×横90cmの大きさで、風雨に耐えるプラスチック製です。



## 建設計画地の住民等の意見集約等への対応は山梨県と長野県では著しく異なった扱い！

2023年10月に中部横断自動車道都市計画原案が公表されました。都市計画におけるルート原案の決定、公表に至る手続き上の対応が山梨県と長野県では大きく異なっていることが明らかになりました。山梨県側の建設計画地での地域住民等の意見集約、合意形成に係る取り組み状況が山梨県と長野県では著しい格差があり、山梨県では建設計画における手続きの実態は事業の公平性、透明性を著しく欠いたものです。そしてそのことにより、何よりも山梨県側北杜市の建設計画地の住民等の不利益は大きなものになっています。

山梨県、長野県の公式ホームページに公表されている建設計画地の地域住民等の意見集約、合意形成に係る取り組み状況を確認すると、長野県では行政が主催する勉強会として建設計画地域ごとの村民や町民の意見聴取等の場を開催し、みらい会議として関係地域のルートに関係する住民団体や関係団体等への説明と意見聴取の機会が実施されています。また、長野県区間の1キロ幅ルート帯及びICの概略位置についての住民への説明会を開催し意見聴取し、南佐久地域の意見集約も行っています。更に2023年10月に都市計画の原案を公表するまでに3回にわたる計画調整会議を開催していることにも注目する必要があります。計画調整会議は議長を国交省関東地方整備局長野国道事務所長とし、構成員は長野県建設部道路建設課長、長野県佐久建設事務所長、小海町産業建設課長、佐久穂町建設課長、川上村産業建設課長、南牧村産業建設課長、南相木村振興課長、北相木村経済建設課長です。経過報告、地元意見の把握の取り組み状況の確認、住民への説明や対応について、1キロ幅ルート帯の考え方、ICの概略位置などその段階で必要とされる事項等についての協議等を行っています。当然のこととして開催時の説明・質疑

応答・意見等をすべて公式ホームページに公表し、計画地域住民はもちろんのことすべての国民が見ることができます。国交省地元国道事務所、長野県・関係機関、地元沿線町村が連携し地域・住民等との合意形成を図りながら取り組んでいることが分ります。

一方、山梨県では建設計画地の住民等参加を念頭に置いたこのような取り組みはほとんどされておらず、2016年の8～9月に北杜市の8つの地域委員会を対象とする「意見交換会」が、1回だけ開催されただけです。

地域委員会は北杜市の行政組織で、行政区に加入している住民が多数を構成し、それ以外の住民や別荘所有者、土地所有者・農業・事業者等の参加がほとんどない組織で、八ヶ岳南麓の住民等との意見交換会とはとても呼べないものでした。

これらのことから、中部横断自動車道の山梨県側で行われてきた事前手続きである「計画段階評価」からこれまでと、現在行われている道路計画事業の手続きの実態を速やかに検証することが必要です。山梨県が関係住民等に対して公平性を欠く不平等な扱いをしていることは道路行政手続きとして重大な問題であり、それ故、高速道路建設計画の諸手続きのやり直しは不可欠なのです。

## 都市計画原案への要望書 1・2への対応と現況

### 山梨県の道路計画手続きにおける 公平性を欠く対応は許されない

昨年2023年10月の中部横断自動車道都市計画のルート原案の説明会の最終日10月29日に山梨県と北杜市に提出した要望書の要望1と2について、沿線住民の会では山梨県土整備部都市計画課への働きかけを続けてきました（要望書の内容については沿線住民の会ニュースNo.69のP8～9を参照）。

要望 1 は、4 回の説明会で住民等から出された質問・意見などについて報告を作成し山梨県ホームページに公表するように求めたものです。説明会当日に対応した都市計画課の奥田浩一課長補佐が即座に、記録は公表しませんと断言した経緯があります。

また都市計画課の細田智愁都市企画監に質すと長野県方式で対応するかどうかを課内で検討中と言うので、こちらから検討中と言うのは公表するかしないかも含めて検討中と言うことかと確認すると、そうだと答え終始あいまいな返答が続きました。その後再び問い合わせると依然として検討中と答えるので、長野県は既に昨年の説明会終了後の 11 月にホームページに公表していることを伝え、公平性のある対応を求めました。すると細田智愁都市企画監は「今は地方自治だ。長野県がそうしているからと言って山梨県がそのようしなければならないことはない！」と平然として答えました。

要望 2 の今回公表された原案に係る地域での現地説明会の開催の要望については、本年 1 月に行った山梨県高速道路推進課主催の「説明コーナー」で丁寧に行うことができたと言い張り、呆れるばかりの対応です。

## 国交省が県に出向き公平性の確保、適正な対応を働きかける！

山梨県都市計画課の対応について本来の事業責任者である国交省関東地方整備局及び甲府河川国道事務所に、山梨県と長野県にまたがる高速道路建設計画において山梨県の住民等が公平性を著しく欠く差別的な対応を受けていることについて、このような事態を看過・放置するのかと強くただすと、関東地方整備局の道路計画第一課の高坂祐一課長補佐と甲府河川国道事務所調査課の大和田宜雄地域防災調整官は国交省としても沿線住民の会の指摘をしっかりと受け止めると言い、会からの指摘がなくとも公平性の確保は当然のことであると返答しました。これ

以降は本来の建設計画事業責任者である国交省が山梨県に対応すべきとして国交省が山梨県対応をすることになりました。

国交省は 2 月末になっても山梨県が態度を明確にしないことを受けて、3 月 1 日に甲府河川国道事務所の本住武司副所長(道路責任者)と大和田宜雄地域防災調整官、森田博継保全対策官が山梨県土整備部都市計画課に出向き、山梨県へ公平性を確保し、適正に対処するよう伝えました。

都市計画課は五味勇樹都市計画課長と細田智愁都市企画監、奥田浩一都市計画課課長補佐ら総勢 5 名が国交省対応に臨んだとのこと。それ以降、ようやく山梨県は要望 1 の説明会報告の公表について庁内調整を行い 3 月末に公表すると回答。要望 2 については地元の北杜市建設部まちづくり推進課(建築開発指導担当)に市民等の相談窓口を設置させると答え、建設計画地都市計画のルート原案に基づく地域ごとの「地域説明会」の実施についてはいまだに回答を保留している状況です。

しかし、一方では、建設計画予定地都市計画ルート原案で示された地域では、沿線住民の会が懸念していた通り、沿線住民の会の北杜市建設部への調査・聴き取りによって高速道路建設計画を推進している住民等が個別に山梨県と北杜市に面談を申し入れ 1 月にその行政区地域の近隣の住民には知らさず面談を行っていたことが明らかになっています。山梨県都市計画課担当者が北杜市に来訪し北杜市の齊藤乙巳土建設部長が同席して行われたとのこと。

北杜市建設部道路河川課長及びまちづくり推進課長に質すと両課長はそのような面談が行われたことは知らなかったと述べました。既にこうした他の住民を排除した限られた住民等への個別面談が行われていることが起きています。地域住民等のこれまでのつながりを壊す事態となることが懸念されます。

## 山梨県が要望1を受け入れ説明会で出された主な質問と回答要旨を公表

要望1について山梨県都市計画課は2024年3月31日に山梨県ホームページの中部横断自動車道(長坂~八千穂)都市計画に関する説明会情報として、説明会で出された主な質問と回答要旨として公表しましたのでご覧ください。

説明会が開催された後の6ヵ月を経てようやく公表されるに至りました。

韮崎都市計画道路 1・4・1号 双葉・韮崎・清里幹線 都市計画原案説明会  
主な質問と回答の要旨(山梨県)

### ◆都市計画の手続きに関すること

質問	回答
都市計画決定を行うことによるメリットは、	都市計画決定することにより、区域の明確化、土地利用調整、住民の合意形成の促進が期待されます。
甲斐市、韮崎市の区間を都市計画決定するのはなぜか。	甲斐市・韮崎市の都市計画マスタープランにおいて既存工業機能の維持・強化、工業誘致・観光振興の促進など、広域的な連携の強化が期待される路線として位置付けられており、甲斐市、韮崎市は中部横断自動車道と密接な関係を有するため都市計画決定を行うものです。
都市計画原案はどのような点に留意して作成しているのか。	工場や集落等への影響、道路構造令との適合、交差する河川や道路管理者との調整状況、県の総合計画や山梨県都市計画マスタープランとの整合等について確認した上で作成しています。

### ◆ルート・構造に関すること

質問	回答
新設するのではなく国道141号や県道を活用してはどうか。	計画段階評価において、国道141号等の活用も含める中で検討し、雨量の通行規制や急勾配の箇所が存在する等の課題があることから、全区間で新たに道路を整備する案となりました。
ルートの変更を求める意見は反映されるのか。	頂いた意見については慎重に検討し、都市計画の案に反映できるものについては反映しながら手続きを進めています。
なぜこのようなルートとなったのか。	集落や自然環境等への影響ができる限り少なくなると考えられるルートを選定しています。
計画交通量は何台か。	1万台以上/日を想定しています。
冬場は凍結や降雪が予想されるが対策は、	積雪や寒冷な地域であることを前提に設計は行われています。また供用後は凍結等に配慮して管理が行われるものと考えています。

掘削式とはどのような構造なのか。	道路面が地表面より5m以上低い区間が350m以上連続している区間のことです。
ルート選定の際の配慮したポイントである、集落の範囲はどのように決めたのか。	現地踏査等により、家屋が多く集積している概ねの範囲を集落としています。
支障となる家屋の件数は、	詳細な測量が行われていないため正確な数ではないが、概ね80件です。

### ◆環境影響評価の手続きに関すること

質問	回答
方法書手続きの際の住民意見の反映状況は、	方法書に対する知事意見は、方法書手続きの際に頂いた住民意見に配慮して作成されており、その後の現地調査等は知事意見を踏まえるなかで実施しています。
動物への影響を考慮する中でルートは検討されているのか。	環境影響評価を踏まえる中で、動物への影響を考慮しルートを選定しています。
環境影響評価に関する説明会は今後、行われるのか。	準備書の公告・縦覧の際に行います。

### ◆事業実施段階に関すること

質問	回答
事業化までのスケジュールは、	都市計画の手続きが始まったばかりであり、並行して環境影響評価の手続きも行っているため、まだ見通せない状況です。
都市計画決定は4車線であるが、整備も4車線で行うのか。	長坂・八千穂間について、暫定2車線で整備を行うのか、それとも最初から4車線で整備を行うのかは、まだ決まっていません。
個別補償(水枯渴、日陰等)は、	事業の実施段階で工事による影響が想定される場合は必要な調査を行い、工事によって影響があった場合は、基準にもとづいて補償が行われます。
工事費用はいくらか。	工事費用については事業着手時に算定されます。

## 無反省な新たな国土強靱化

第2次安倍内閣で誕生した「国土強靱化計画」。岸田内閣ではさらにそれを発展させ推し進めようとしています。国土強靱化年次計画2023の概要では「災害に強い国土幹線道路ネットワーク機能の確保のための高規格道路のミッシングリンク解消」と謳われています。

年始に起きた能登半島地震、この大惨事に高速道路が機能しなかっただけではなく、復旧が遅れかえって災害の足を引っ張る形となりました。地域の道路・鉄道が寸断され、これを見ると日頃、どれだけ災害対策をしていないか浮き彫りになった形と言えます。それでもまだ、高速道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、固執し続けることは愚の骨頂と言えるのではないのでしょうか。

中部横断自動車道の場合、ミッシングリンクの解消として、この長坂一八千穂間が計画されていることは皆さんもご承知の通りです。しかし、道路は繋ぐことだけが目的ではないはず。必要な改善措置は地域によって違うはず。この柔軟な対応が必要などころに予算を振り分けるのに合致していると考えます。

国土強靱化年次計画2023では、道路施設の老朽化対策もいくつか例を挙げて述べられていますが、これが全国に波及しているとはとても思えない報告になっています。今ある道路施設を早急に総点

検し補修することが第一義に出てこないのは残念なことです。これからは新しいものを作るのではなく、道路をはじめとする老朽化するインフラの維持・管理に重点を置き、次世代に繋いでいくことが求められているのです。

中部横断自動車道においても全線新設ではなく、国道 141 号の改良・改修による現道の活用を図り、地域の実情に即した地域公共交通の充実に転換すべきです。

## 自然と景観、生活環境を大切にしない北杜市行政

まちづくり審議会とアウトレット跡地問題

昨年 12 月に 2017 年以降開催されていなかった「北杜市まちづくり審議会」が突如開催されました。議題は「北杜市景観計画の一部変更について」とし、これまで建築物の高さを 13m 以下に規制してきたものを 20m 以下（5階建て相当）とする特例変更案を審議するとの事でした。

この問題は昨年 6 月に経営難で事業を停止した八ヶ岳リゾートアウトレットの跡地活用のために北杜市が事業者を探していた所、富裕層向けの高価格帯ホテルを運営する「リゾートトラスト」（名古屋市）がホテルを建設する計画をまとめ、市と調整を進める中で出てきた突然の景観条例の「規制緩和」です。

審議会では上村英司市長より景観形成基準の変更理由について「経済効果が極めて大きい企業（建築物）を誘致したいが、誘致に当たっては山岳高原景観形成地域においても高さ 13m 以上（20m 以下）の建築物の建築が可能となるようにしたい」と答申が出されました（北杜市審議会資料より）。

### 企業誘致のために景観条例に特例を設置

しかしながら問題はそのように単純な事ではありません。このような大型宿泊施設には上下水道設備の整備の問題や周辺の道路整備の問題等、税金を投入しなければならないインフラ整備の問題も含めて検討されなければなりません。

3月27日付け山梨日日新聞によれば、「北杜市議

会の全員協議会では、市担当者が同社に市所有の建物を無償譲渡する方針も説明。撤去費用が約 6 千万円となることを見込んだ対応で、6 月定例市議会に関連する議案を提出する。市は周辺の上下水道設備の許容量が限界に達する可能性があることから、ホテル事業者への優遇措置として設備の拡張工事を実施する方針も示した」と報道されています。市が所有する建物を有効活用する方法は無かったのでしょうか？また特定の地区の財産区や私企業のために、湯水のごとく税金を投入する是非も問われます。

この動きに対して本年 2 月 2 日に「北杜市の景観を考える有志の会」により特例変更案の撤回を求めた署名 3099 筆が上村英司北杜市長と北杜市まちづくり審議会会長の藤原真史・山梨大学准教授宛に提出されました。

2月6日の第2回まちづくり審議会は、前日の降雪（大雪）により当日は関係者をはじめ市民に混乱を招く中、大雪にもかかわらず多くの市民が傍聴する中で開催されました。

審議会の議事録に「北杜市において景観の価値というのはどこよりも高いと思う。変更理由が理由になるとは思えず『経済効果が極めて高い』、『景観的に及ぼす影響が極めて低い』、『公益性』、全て非常に抽象的で、恣意的にどうにでもなる。こういうものが恣意的にならないように基準というものが作られたはずで、そこに特例を作ってしまうと、ズルズル崩れていく可能性がある」との意見が掲載されています。

その後 3 月 9 日の新聞報道で「アウトレット跡地にホテル 事業停止後の活用策固まる/景観配慮、地権者ら歓迎」との見出しでホテル事業者は「規制の範囲内で建設を計画している」との記載もあり、あたかも景観条例の 13m の規制を守って開発を進めるかの印象を受けましたが規制そのものがまだ 20m に変更される可能性は残っていますので楽観視はできません。市は 4 月 3 日に事業者と地域振興に関する連携協定を締結しました。5 月をめぐり跡地の賃貸契約を結ぶと報道されています。

北杜市の自然と景観破壊を許さず、生活環境を守っていくことは、八ヶ岳南麓の高速道路建設に反対する取り組みにつながるもので大切です。